

IL RECOVERY PLAN E LA SFIDA DEL MEZZOGIORNO

Verde e veloce, il Sud che serve all'Europa

→ Al nostro Paese è riservata la quota maggiore del Next Generation Eu per la gravità degli indicatori meridionali di crisi. Ecco perché gli investimenti nel Mezzogiorno devono essere maggiori e ben selezionati. Mobilità e qualità ambientale, il rilancio passa da qui

Leandra D'Antone*

l'Italia ha avuto la massima assegnazione del Next Generation EU (209 miliardi) per la particolare gravità degli indicatori meridionali di crisi. Pertanto gli investimenti nel Sud devono essere maggiori e ben selezionati per dispiegare al massimo i loro effetti. In queste regioni gli investimenti nelle infrastrutture della comunicazione e della mobilità (come e ancor più di quelli nelle infrastrutture sociali, entrambi finora fortemente trascurati) sono di massima urgenza. Ma anche di grandissima ricaduta sullo sviluppo e sulla coesione territoriale, nazionale e continentale.

Negli anni Sessanta del secolo scorso, l'Italia fu divisa in due tipi di collegamenti autostradali, diversi per qualità tecniche, gestionali e di sistema: una rete multidirezionale in concessione con percorsi lineari e veloci dal Nord a fino all'asse Napoli-Bari; e una unica cosiddetta autostrada longitudinale da Salerno a Reggio Calabria, in gran parte di montagna per collegare tre regioni.

Da allora ha avuto inizio la prima vera divisione dell'Italia in due, con due diverse qualità di servizi essenziali allo sviluppo economico e sociale, con due diverse qualità della cittadinanza e con due diverse configurazioni di diritti e regole della cittadinanza. Un meridionalismo distorto, che ritenne sufficiente un semplice miglioramento rispetto al passato e considerò la gratuità speciale come un beneficio a costo di un servizio peggiore, produsse effetti antimeridionali. A una



"non autostrada", per il cui adeguamento su prescrizione dell'UE sono stati spesi 10 miliardi, hanno corrisposto una "non ferrovia" (l'Alta velocità si è fermata a Napoli), la costrizione al trasporto aereo anche per ciò più costoso, la perifericità della potenzialmente strategica dotazione portuale al centro del Mediterraneo, a vantaggio dei migliori sistemi logistici e dei porti del Nord. Il porto di Gioia Tauro, realizzato al servizio di un centro siderurgico mai realizzato, è diventato occasionalmente negli anni Novanta di primato europeo grazie al traffico transoceanico attraverso il Mediterraneo di grandi navi containers. Ma ha progressivamente perduto tale primato a favore di porti nordafricani e di Malta.

La prima bozza del Pnrr italiano - ma anche la versione approvata dal parlamento il 12 gennaio scorso - ripropongono sorprendentemente la stessa distorsione. Per la mobilità figurano risorse insufficienti e interventi frammentati. Per le ferrovie meridionali si prevede l'Alta velocità di rete, una finta alta velocità massima di 200 km/h (nel resto d'Italia l'AV tocca i 350 Km/h). Come porti strategici per i traffici transoceanici figurano quelli di Genova e Trieste, essendo riservati ai porti meridionali funzioni turistiche e di traffico infra-mediterraneo. Sorprende il carattere poco innovativo degli interventi. Ma, soprattutto, sorprende quanto tali scelte disattendano proprio alla più rilevante finalità strategica di Next Generation EU: la salute del pianeta con la massima riduzione delle emissioni inquinanti, notoriamente quelle da idrocarburi. Tali emissioni sono massimamente elevate negli spazi terrestri dominati dall'autotrasporto e con un peso irrilevante della modalità ferroviaria, solo se competitiva ed efficiente vera alternativa alle altre modalità. Fortunatamente, al di fuori di ogni logica di appartenenza politica, le vistose carenze segnalate hanno suscitato per la prima volta una forte reazione tra i migliori esperti del settore, che dopo decenni di sostanziale indifferenza alla qualità degli investimenti nella mobilità nei territori meridionali e di sostanziale subalternità a politiche di spesa concentrate nel centro-nord si rivolgono ora al governo con fiducia e chiare proposte condivise. Oltre al Manifesto della Svimez, pubblicato il 19 febbraio scorso da questo giornale, segnalò il Quaderno 1-2021 di Fondazione Per, Mezzogiorno in movi-

mento, da me curato, col concorso della Svimez e della Società italiana di Politica dei trasporti (<https://perfondazione.eu/quaderni/il-mezzogiorno-in-movimento-proposte-e-progetti-verso-il-next-generation-eu/>). Vi sono indicati gli interventi urgenti da realizzare: zone economiche speciali e portualità mediterranea (Adriano Giannola); alta velocità ferroviaria (Francesco Russo); collegamenti ad alta velocità a 300 km/h fra il Mezzogiorno e la Sicilia, inclusa la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina (Agostino Nuzzolo, Corrado Rindone); portualità (Pietro Spirito); sistemi aeroportuali (Mario Sebastiani); accessibilità ai siti Unesco patrimonio mondiale dell'umanità (Lucia Trigilia).

Proprio in questi giorni un puntuale documento è stato indirizzato al governo dagli ordinari di Trasporti e costruzioni di strade, ferrovie e aeroporti di tutte le università calabresi e siciliane con la richiesta dei "tre interventi che non possono mancare" in un Pnrr coerente con il sistema trans-europeo dei collegamenti: 1) le Smart road autostradali; 2) il potenziamento dei porti a partire da Gioia Tauro (il più importante in Italia per il traffico transoceanico di navi containers) e Augusta (il più importante per il traffico energetico), all'interno di un unico Port Community System integrato con le Zone economiche speciali; 3) l'AV da Salerno a Palermo per i passeggeri (con riduzione dei tempi di percorrenza da Roma a Palermo a 5 ore con l'attraversamento stabile). Ricordo, a proposito, che il Ponte sullo Stretto è al momento l'unica opera con progetto definitivo immediatamente cantierabile con un costo di circa 4 miliardi e che per la sua non realizzazione lo Stato deve al general contractor Eurolink 790 milioni di penalità.

Nell'Europa e nel mondo di oggi non c'è più spazio per due Italie, sebbene proprio nel nostro paese la sola ipotesi continui a suscitare ancora in ambienti politici nazionali e regionali reazioni persino irrazionali.

*Università La Sapienza

No a due Italie

Nella prima bozza del Pnrr figurano per la mobilità nelle aree meridionali risorse insufficienti e interventi frammentati. Queste carenze hanno suscitato una forte reazione tra gli esperti del settore, che ora si rivolgono al governo con proposte chiare e condivise

